

Line 1, delete "bis 16".

The above amendments to the claims are attached hereto as Attachment A, namely, pages 26-29 of the German language PCT Application.

ABSTRACT

Please add the Abstract appended as Attachment B.

REMARKS

The claims have been amended to place them in a form more common to U.S. patent practice. Further, an Abstract has been appended as Attachment B.

Having amended the claims and added an Abstract, it is respectfully submitted that the application is in a form for commencement of prosecution in the United States.

The examiner is invited to contact Andrew F. Reish, at (703) 903-0334, in the Washington, DC area, in order to discuss any matters that may remain outstanding in this application.

Respectfully submitted

DAVID, BRODY & DONDERSHINE, LLP

By:



Andrew F. Reish  
Reg. No. 33,443

8221 Old Courthouse Road, Suite 202  
Vienna, VA 22182  
(703) 903-0334

Attachment A: Amended Claims Pages  
Attachment B: Abstract

P a t e n t a n s p r ü c h e

1. Verfahren zur automatischen Erfassung bzw. Überwachung der Position wenigstens eines spurgebundenen Fahrzeugs (22, 37, 40, 42, 43, 44, 45), insbesondere Schienenfahrzeuge, und zur Abgabe von Warnsignalen, wobei im Fahrzeug vorzugsweise kontinuierlich die Position des Fahrzeugs (22, 37, 40, 42, 43, 44, 45) unter Vermittlung von im Bereich der befahrenen Spuren bzw. Schienen (21, 34, 35, 36) angeordneten Sende/Empfangs-Einrichtungen (18, 19, 47) erfaßt und überwacht wird und mit auf den zurückzulegenden Weg bezogenen, vorbestimmten bzw. vorgegebenen Daten verglichen wird, dadurch gekennzeichnet, daß bei Auftreten von Gefahrensituationen vom Fahrzeug (22, 37, 40, 42, 43, 44, 45) Warnsignale zumindest an in örtlichem Nahbereich befindliche, insbesondere auf von dem unmittelbar befahrenen Weg unterschiedlichem Weg fahrende, andere Fahrzeuge (22, 37, 40, 42, 43, 44, 45) abgegeben werden.
2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß entsprechend unterschiedlichen Gefahrensituationen unterschiedliche Warnsignale vom Fahrzeug (22, 37, 40, 42, 43, 44, 45) abgegeben werden.
3. Verfahren nach Anspruch 1 [oder 2], dadurch gekennzeichnet, daß vom Fahrzeug (22, 37, 40, 42, 43, 44, 45) weiters vorzugsweise kontinuierlich Daten betreffend die Position und Identifikation an im örtlichen Nahbereich befindliche, andere Fahrzeuge (22, 37, 40, 42, 43, 44, 45) und/oder an Überwachungs- bzw. Leitstationen abgegeben werden.
4. Verfahren nach Anspruch 1 [ 2 oder 3 ], dadurch gekennzeichnet, daß das Fahrzeug (22, 37, 40, 42, 43, 44, 45) vorzugsweise kontinuierlich von anderen im örtlichen Nahbereich befindlichen Fahrzeugen (22, 37, 40, 42, 43,

44, 45) Daten betreffend die Position und Identifikation dieser Fahrzeuge (22, 37, 40, 42, 43, 44, 45) empfängt und mit den vorbestimmten bzw. vorgegebenen Daten betreffend den zurückzulegenden Weg vergleicht und auf mögliche  
5 Gefahrensituationen überprüft.

5. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 [bis 4], dadurch gekennzeichnet, daß vorzugsweise kontinuierlich eine Überprüfung der Verfügbarkeit des Warnsystems und/oder eine  
10 Überprüfung der Funktionsfähigkeit von im Bereich der befahrenen Spuren bzw. Schienen (21, 34, 35, 36) angeordneten Sende/Empfangs-Einrichtungen (18, 19, 47) vorgenommen wird und bei Auftreten eines Fehlers Warnsignale abgegeben werden und/oder ein Anhalten des Fahrzeugs (22, 37, 40,  
15 42, 43, 44, 45) bewirkt wird.

6. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 [bis 5], dadurch gekennzeichnet, daß die im Bereich der befahrenen Spuren bzw. Schienen (21, 34, 35, 36) angeordneten Sende/  
20 Empfangs-Einrichtungen (18, 19, 47) mit einer Codierung, beispielsweise geografischen Netzkoordinaten, ausgebildet werden.

7. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 [bis 6], dadurch gekennzeichnet, daß eine Speicherung zumindest der Daten der vorangehenden Sende/Empfangs-Einrichtung vorgenommen wird und diese Daten gemeinsam mit Identifikationsdaten des Fahrzeugs (22, 37, 40, 42, 43, 44, 45) bei Abgabe eines Warnsignals abgegeben werden.  
25

30 8. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 [bis 7], dadurch gekennzeichnet, daß die Warnsignale auf vorzugsweise internationalen Alarm- oder Warnfrequenzen übertragen werden.

9. System zur automatischen Erfassung bzw. Überwachung der Position wenigstens eines spurgebundenen Fahrzeugs, insbesondere Schienenfahrzeuges, und zur Abgabe von Warnsignalen, wobei das Fahrzeug (22, 37, 40, 42, 43, 44, 45) 5 wenigstens eine Einrichtung (2) zur Erfassung und Überwachung der Position unter Vermittlung von im Bereich der befahrenen Spuren bzw. Schienen (21, 34, 35, 36) angeordneten Sende/Empfangs-Einrichtungen (18, 19, 47) und zum Vergleichen mit auf den zurückzulegenden Weg bezogenen, 10 vorbestimmten bzw. vorgegebenen Daten aufweist, dadurch gekennzeichnet, daß weiters eine Einrichtung (2) zur Abgabe und zum Empfangen von Warnsignalen zumindest an in örtlichem Nahbereich befindliche, insbesondere auf dem unmittelbar befahrenen Weg unterschiedlichem Weg fahrende, 15 andere Fahrzeuge (22, 37, 40, 42, 43, 44, 45) bei Auftreten von Gefahrensituationen vorgesehen ist.

10. System nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, daß die im Bereich der Schienen bzw. Spuren (21, 34, 35, 36) 20 angeordneten Einrichtungen (18, 19) wenigstens eine Einheit zur Abgabe eines die Position der Einrichtung anzeigenenden Signals bzw. einer Codierung, beispielsweise von geografischen Netzkoordinaten, aufweisen.

25 11. System nach Anspruch 9 [oder 10], dadurch gekennzeichnet, daß zusätzlich eine Einheit zum Empfangen und Speichern von Kenndaten des Fahrzeuges (22, 37, 40, 42, 43, 44, 45) vorgesehen ist.

30 12. System nach Anspruch 9 [10 oder 11], dadurch gekennzeichnet, daß am Fahrzeug (22) Einrichtungen zur Erfassung und Überwachung der Position sowohl im vorderen Bereich (22), insbesondere in der Lokomotive oder einem Antriebs-element, als auch im hinteren Bereich (22'), insbesondere 35 am letzten Waggon, vorgesehen sind.

13. System nach einem der Ansprüche 9 [bis 12], dadurch gekennzeichnet, daß im Fahrzeug (22, 37, 40, 42, 43, 44, 45) die Einrichtungen (2, 3, 4, 8) zur Erfassung und Überwachung der Position, zum Vergleichen mit streckenbezogenen Daten und zum Abgeben und zum Empfangen von Warnsignalen mit einer gemeinsamen Steuer- und Rechnereinheit (1) gekoppelt oder vorzugsweise in dieser integriert sind.
- 10 14. System nach einem der Ansprüche 9 [bis 13], dadurch gekennzeichnet, daß die Einrichtung (2) zur Abgabe und zum Empfangen von Warnsignalen mit Antriebseinrichtungen des Fahrzeuges (22, 37, 40, 42, 43, 44, 45) koppelbar ist und bei Auftreten von Gefahrensituationen eine Beeinflussung 15 von Antriebsparametern des Fahrzeuges, beispielsweise ein Abbremsen, durchführbar ist.
15. System nach einem der Ansprüche 9 [bis 14], dadurch gekennzeichnet, daß die im Bereich der Spuren bzw. Schienen 20 (21, 34, 35, 36) angeordneten Einrichtungen (18, 19, 47) Transponder und/oder Einrichtungen für eine Lasermarkierung umfassen.
16. System nach einem der Ansprüche 9 [bis 15], dadurch gekennzeichnet, daß die Übertragung von Signalen, insbesondere Warnsignalen, über eine Funk- oder Kabelverbindung, insbesondere ein Glasfaserkabel, bzw. über die Schiene 25 (21) erfolgt.
- 30 17. System nach einem der Ansprüche 9 [bis 16], dadurch gekennzeichnet, daß am bzw. im Fahrzeug (22, 37, 40, 42, 43, 44, 45) zusätzliche Anzeigen, insbesondere Lichtsignaleinrichtungen, für die Anzeige der Funktionstüchtigkeit des Systems vorgesehen sind.